

ALMA = ☆ Q41 88-125343/18 ☆SU 1342-964-A
Hard shoulder barrier - composed of blocks, each with cantilever on
its end face facing road part

ALMA ARCHITECTURE 25.07.86-SU-094599

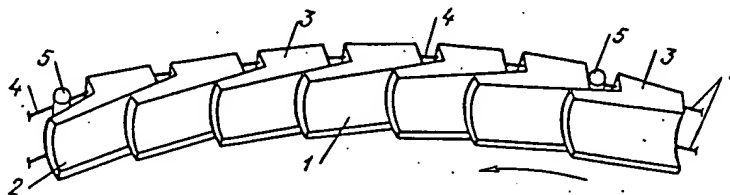
(12.08.87) E01f-15

25.07.86 as 094599 (1462MI)

The hard shoulder barrier includes blocks with longitudinal
apertures and a slanting face surface, stops fixed to the hard
shoulder and a cable passing through the apertures and attached to
the stops.

Each block (1) has a cantilever (2) on its end face facing the road.
Adjacent blocks (1) are positioned with longitudinal clearance and
can move freely along the cables (4). The cantilever (2) of each
consecutive block (1) is overlapped by part of the face surface of the
block (1) before.

ADVANTAGE - This hard shoulder barrier corrects the trajectory
of motion of the vehicle. Bul. 37/7.10.87 (3pp Dwg.NO.1/2)
N88-095050





СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) SU (11) 1342964 A1

(51) 4 E 01 F 15/00

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

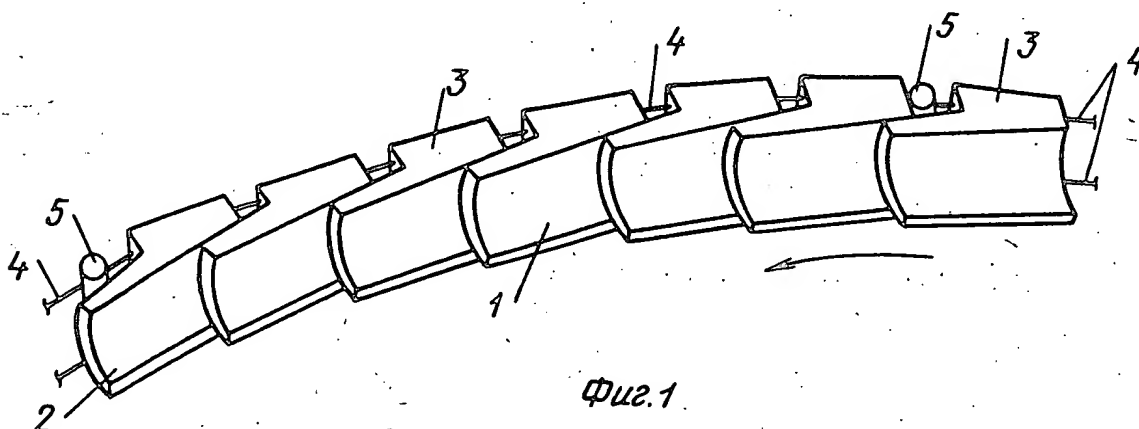
ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 4094599/31-11
(22) 25.07.86
(46) 07.10.87. Бюл. № 37
(71) Алма-Атинский архитектурно-строительный институт
(72) Ж.Б.Байнатов, В.А.Каро-Мадэ и А.Ю.Макеев
(53) 625.745.5(088.8)
(56) Патент Великобритании № 1031111, кл. E 01 F 15/00, 25.05.66.

(54) ОГРАЖДЕНИЕ ОБОЧИНЫ АВТОДОРОГИ
(57) Изобретение относится к области строительства и обустройства автодорог, в частности к ограничениям парапетного типа. Цель изобретения - повышение безопасности движения. Ограждение обочины автодороги содержит

блоки 1 со сквозными отверстиями и наклонной лицевой поверхностью, опорные устройства и гибкие связи 4, пропущенные через отверстия и закрепленные на опорах. Блоки выполнены с консольными элементами 2, примыкающими к торцовым стенкам со стороны проезжей части, и установлены с зазорами между собой с возможностью свободного перемещения вдоль гибких связей 4, причем консоль каждого последующего блока 1 прилегает к лицевой поверхности предыдущего блока. Коррекция движения транспортного средства происходит за счет наклонной лицевой поверхности блоков, уступов на ограждении и за счет смещения блоков по ходу движения. 2 ил.



Фиг.1

(19) SU (11) 1342964 A1

Изобретение относится к строительству и обустройству автодорог, в частности к ограждениям парапетного типа, расположенным на обочине автодороги и препятствующим съезду транспортных средств с проезжей части.

Цель изобретения - повышение безопасности движения.

На фиг. 1 показано ограждение в рабочем положении, общий вид; на фиг. 2 - ограждение после наезда транспортного средства, план.

Блок 1 ограждения имеет ступенчатое очертание, причем лицевая поверхность его со стороны дороги выполнена вогнутой. Блок 1 состоит из консольного элемента 2, представляющего собой цилиндрический сегмент, обращенный вогнутой поверхностью к проезжей части, и уширенного участка 3. На уширенном участке блока в продольном направлении предусмотрены сквозные отверстия для пропуска гибких связей 4.

Блоки 1 установлены в ряд на обочине прямолинейного или криволинейного участка автодороги и соединены гибкими связями 4, закрепленными в анкерных опорных устройствах 5, причем опорные устройства со стороны проезжей части защищены от ударов транспортного средства консольными элементами 2 блоков 1.

Блоки 1 могут быть выполнены тонкостенными. В случае использования блоков 1 в ограждениях для карьерного транспорта лицевая поверхность их со стороны дороги выполняется плоской или вогнутой и монтаж блоков ограждения производится автомобильным краном. Блоки 1 устанавливаются в ряд с соблюдением расчетного зазора в продольном направлении по предварительно размеченному на обочине очертанию оси ограждения. При этом обеспечивается свободное прилегание консольного элемента 2 блока 1 к лицевой поверхности уширенной части 3 смежного блока внахлест в направлении движения автотранспорта. После установки всего ряда блоков 1 через отверстия 1 в них пропускаются гибкие связи 4, которые затем заанкериваются в опорных устройствах 5.

Ограждение работает следующим образом.

Колеса транспортного средства, продвигаясь по лицевой поверхности ограждения вперед, последовательно

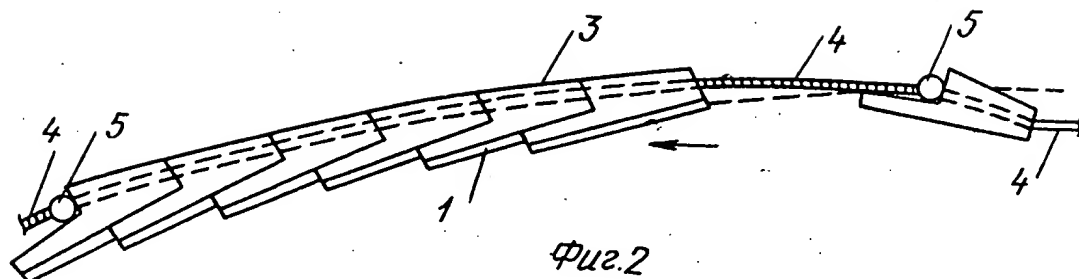
наезжают на уступы консольного элемента 2 с соседним блоком 1 и каждый раз соскальзывают вниз, что обеспечивает коррекцию траектории транспортного средства за счет его постепенного разворота в плане против часовой стрелки и предохраняет транспортное средство от переезда через ограждение.

При более сложных режимах наезда коррекция траектории движения транспортного средства происходит не только за счет вогнутости лицевой поверхности и наличия уступов на ограждении, но также и за счет смещения блоков 1 ограждения, соединенных гибкими связями 4, вправо по ходу движения. При этом гибкие связи 4 способствуют образованию плавной волны деформации ограждения и расширяют в поперечном направлении зону взаимодействия с транспортным средством. Кроме того, верхняя гибкая связь 4 предохраняет блоки ограждения от опрокидывания. Левые колеса транспортного средства в процессе коррекции траектории движения по обочине или проезжей части и в контакт с ограждением не вступают.

Использование ограждения позволяет улучшить условия безопасности движения на автодорогах путем расширения диапазона безопасных скоростей и углов наезда за счет дополнительной подвижности ограждения в поперечном направлении. При этом уменьшаются повреждения кузова и ходовой части транспортного средства, сокращается травматизм водителей и пассажиров.

Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

Ограждение обочины автодороги, содержащее блоки со сквозными продольными отверстиями и наклонной лицевой поверхностью, жестко закрепленные на обочине упоры и трос, пропущенный через отверстия и закрепленный на упорах, отличающееся тем, что, с целью повышения безопасности движения путем обеспечения коррекции траектории движения транспортного средства, каждый блок выполнен с консолью на торце, обращенной к проезжей части, смежные блоки установлены с продольным зазором с возможностью свободного перемещения вдоль тросов, причем консолью каждого последующего блока перекрыты части лицевой поверхности предыдущего блока.



Редактор Н.Гунько Составитель Т.Кашликова
 Техред М.Дидык Корректор А.Обручар

Заказ 4608/27 Тираж 488 Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР
 по делам изобретений и открытий
 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Производственно-полиграфическое предприятие, г. Ужгород, ул. Проектная, 4